

Schweizerisches Bundesblatt.

52. Jahrgang. IV.

Nr. 44.

31. Oktober 1900.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Abänderung des Art. 67 des Bundesgesetzes über das Bundesstrafrecht vom 4. Februar 1853 (Beschädigung und Gefährdung von Post- oder Eisenbahnzügen).

(Vom 26. Oktober 1900.)

Tit.

Von seiten des Bundesanwaltes wurde dem Justiz- und Polizeidepartement ein Vorschlag zur Abänderung der Art. 66 und 67 des Bundesstrafrechtes vom 4. Februar 1853 unterbreitet, durch welchen eine neue Regulierung der bundesrechtlichen Vorschriften betreffend die Bestrafung der Gefährdungen und Schädigungen des Eisenbahnbetriebes und des telegraphischen Verkehrs vorgenommen werden sollte. Wir stimmen mit dem Bundesanwalte darin überein, daß eine derartige Revision notwendig sei, und lassen untenstehend deren Begründung hinsichtlich des die Gefährdung des Eisenbahnbetriebes betreffenden Art. 67 des jetzigen Gesetzes samt Vorschlag der neuen Redaktion folgen. Dagegen haben wir für richtig gefunden, die Revision des Art. 66 betreffend das Telegraphenstrafrecht in einem besondern Berichte an die Bundesversammlung zu behandeln mit Rücksicht darauf, daß über diese Materie den eidgenössischen Räten bereits eingehende Studien und Anträge eingebracht worden sind, und zwar als Bestandteil der Botschaft des Bundesrates über den Erlaß eines Bundesgesetzes betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen, datiert 5. Juni 1899. Es wird richtig sein, diese Strafandrohungen aus

dem eigentlichen Bundesstrafrechte wenigstens bis zur Unifikation desselben auszusecheiden und mit den übrigen Vorschriften über elektrische Anlagen zu verbinden, da es sich nicht nur um Verbrechen und Vergehen, sondern auch um bloße Polizeiübertretungen handelt, die nicht ins Bundesstrafrecht vom Jahre 1853 hineinbezogen werden können. Dagegen hat diese neue Gesetzgebung selbstverständlich die förmliche Aufhebung des Art. 66 des ältern Gesetzes zur unmittelbaren Folge.

Was nun das Eisenbahnstrafrecht betrifft, so bestimmt der jetzige Art. 67 des Bundesstrafrechtes:

Art. 67. Gegen Beschädigung und Gefährdung von Post- und Eisenbahnzügen gelten folgende Vorschriften:

- a. wer durch irgend eine Handlung absichtlich Personen oder Waren, die sich auf einem zur Beförderung der Post dienenden Wagen oder Schiffe, oder auf einer Eisenbahn befinden, einer erheblichen Gefahr aussetzt, wird mit Gefängnis, und wenn ein Mensch bedeutend verletzt oder sonst ein beträchtlicher Schaden verursacht worden ist, mit Zuchthaus bestraft;
- b. wer leichtsinniger- oder fahrlässigerweise durch irgend eine Handlung oder durch Nichterfüllung einer ihm obliegenden Dienstpflicht eine solche erhebliche Gefahr herbeiführt, ist mit Gefängnis bis auf 1 Jahr, verbunden mit Geldbuße und, wenn ein beträchtlicher Schaden entstanden ist, mit Gefängnis bis auf 3 Jahre und mit einer Geldbuße zu belegen.

Die Entwicklung des Verkehrslebens seit 1853 führte bereits dazu, daß notgedrungen neue Thatbestände, die ursprünglich gar nicht von demselben erfaßt werden konnten, dem geltenden Rechte unterstellt werden mußten, nämlich die Gefährdungen des Tramverkehrs in seinen verschiedenen Formen: Pferdetransport, elektrischer Tram, ferner die Drahtseilbahnen. Dadurch ist die Zahl der jährlich zu behandelnden Straffälle ganz bedeutend gestiegen, von 32 Eisenbahngefährdungen im Jahre 1880 und 46 im Jahre 1889 auf 200 im Jahre 1898 und 244 im Jahre 1899 (vergl. die Jahresberichte des Justiz- und Polizeidepartementes, resp. der Bundesanwaltschaft). Es sind aber auch die Thatbestände komplizierter und einer Ausscheidung nach andern Gesichtspunkten bedürftig geworden, als der Gesetzgebung von 1853 zu Grunde liegen. Die Strafandrohung in Art. 67 hat ihren Ursprung offensichtlich in der Tendenz, denjenigen Personen oder Waren, welche sich auf einem zur Beförderung der Post dienenden Wagen oder Schiffe befinden, gegen erhebliche Gefährdung oder Beschädigung den nämlichen

Schutz zu gewähren wie solchen, die sich auf einer Eisenbahn befinden, und Art. 67 *b* bedroht speciell mit Gefängnis, verbunden mit Buße jeden, welcher leichtsinniger- oder fahrlässigerweise durch irgend eine Handlung oder welcher durch Nichterfüllung seiner ihm obliegenden Dienstpflicht eine solche erhebliche Gefahr herbeiführt.

Diese Gesetzesbestimmungen halten einer Prüfung auf ihre Zulänglichkeit gegenüber den Bedürfnissen des Verkehrsschutzes nicht Stand, was sich bei der Beratung des Entwurfes für ein einheitliches schweizerisches Strafgesetz nur zu deutlich gezeigt hat (vergl. Stooß, Grundzüge II, pag. 386 ff. und Verhandlungen der Expertenkommission zum Stooßschen Vorentwurf, Bd. II, pag. 235 ff. und 666 u. ff.) Nicht nur die Gefährdung von Eisenbahnzügen oder von Dampfschiffen und Wagen, welche postalischen Zwecken dienen, sollte bestraft werden, sondern die Gefährdung der Verkehrssicherheit überhaupt, soweit dadurch das Schicksal von Menschen in Gefahr gebracht wird. Handelt es sich dabei um Gefährdung des durch Eisenbahn oder Dampfschiffe vermittelten Verkehrs, dann mag dieses Moment als strafscharfend in Wirksamkeit treten. Ob eine Eisenbahn oder ein Dampfschiff oder gar ein gewöhnlicher Wagen daneben auch zu Beförderung der Post dient, fällt für die Gemeingefährlichkeit von Betriebsstörungen in keiner Weise in Betracht. Es war vielmehr, wie sich in dem Prozesse betreffend die Explosion auf dem „Montblanc“ bei Ouchy und in andern aufsehenerregenden Fällen gezeigt hat, geradezu ein unheilvolles Bestreben des Bundesgesetzgebers, die Strafbarkeit der Gefährdung davon abhängig zu machen, ob das Fahrzeug Personen oder Warenpost führe! (Stooß, Vorentwurf mit Motiven, pag. 221).

Die jetzige Gesetzgebung zeigt sich auch darin unzulänglich, daß sie eine Strafbarkeit nur dann annimmt, wenn Personen oder Waren gefährdet, resp. beschädigt werden, die sich auf einer Eisenbahn, auf einem Schiffe oder Postwagen befinden. Die Gefährdung und Schädigung der Geleiseanlagen, des Rollmaterials der Eisenbahn, diejenige des Schiffskörpers, des Postwagens fällt danach strafrechtlich nicht in Betracht, eine Rechtslage, die entschieden dem wahren Willen des Gesetzgebers wie auch den rechtlichen und thatsächlichen Verhältnissen nicht entspricht, sondern einem Übersehen in der Gesetzesredaktion zugeschrieben werden muß.

Es läge nun nahe, bei einer Partialrevision des Bundesstrafrechtes einfach an Stelle der bisherigen Strafbestimmungen diejenigen des Vorentwurfes zu setzen. Indessen erweist sich ein

solches Verfahren als praktisch unausführbar, weil dasselbe eine Revision des allgemeinen Teils des Strafrechtes und eine Regelung der prozessualischen Kompetenzbestimmungen bereits voraussetzt und weil auch die in den entsprechenden Art. 167 u. ff. des Vorwurfs enthaltenen Strafandrohungen nicht in das geltende Recht hineinpassen. Immerhin wird bei der Revision ausgegangen werden müssen von dem Schutze der Sicherheit des Verkehrs auf den vom Bundesrechte erfaßten Beförderungsmitteln, also vom Schutze des Verkehrs auf Eisenbahnen und Dampfschiffen und Postwagen. Die Gefährdung desselben und die Schädigung ist zu bestrafen sowohl wenn sie durch Handlungen als wenn sie mittelst Unterlassungen absichtlich herbeigeführt wird. Die geltende Rechtswissenschaft stellt diese beiden Begriffe in Gegensatz, sie umfaßt mit dem Ausdruck „Handlung“ nicht auch zugleich die „Unterlassung“. Die letztere kann aber sehr wohl in der speciellen Form der Nichtausübung vorgeschriebener dienstlicher Funktion das Mittel zur Begehung eines Verbrechens gegen die Verkehrssicherheit bilden und ist darum speciell mit Strafe zu bedrohen.

Wir schlagen daher vor, an Stelle des jetzigen Art. 67 a des Bundesstrafrechtes folgende Strafandrohung zu setzen:

„Wer durch irgend eine Handlung oder Unterlassung absichtlich die Sicherheit des vom Bunde betriebenen bzw. konzessionierten Eisenbahn-, Dampfschiff- und Postwagenverkehrs in erheblicher Weise gefährdet, wird mit Gefängnis und, wenn dabei ein Mensch bedeutend verletzt oder sonst ein erheblicher Schaden verursacht worden ist, mit Zuchthaus bestraft.“

Die Definition des Begriffes „Eisenbahn“ und „Dampfschiff“ ist bundesrechtlich bereits ausreichend gegeben in Art. 1 des Gesetzes vom 29. März 1893 (A. S. n. F. Bd. XIII, S. 644), derjenige des Postverkehrs im Gesetz betreffend das Postregal vom 5. April 1894 (A. S. n. F. Bd. XIV, S. 385) und daher im Strafrecht nicht zu wiederholen.

Auch der jetzige Art. 67 b des Bundesstrafrechtes giebt zu gerechten Bedenken Anlaß. Nach seinem Wortlaute kann die fahrlässige Gefährdung resp. Schädigung, wenn sie nicht durch positive Handlung, sondern durch bloße Unterlassung herbeigeführt wurde, nur dann geahndet werden, wenn diese Unterlassung sich darstellt als Nichterfüllung einer Dienstpflcht, also nur wenn sie einem Angestellten der betreffenden Transportanstalt, nicht auch wenn sie einer Drittperson zur Last fällt. Der schlafende Fuhrmann, welcher seine Pferde die Barriere einer Eisenbahnlinie

durchbrechen und den Eisenbahnzug gefährden läßt, wird also ungeahndet bleiben, auch wenn er noch so großen Schaden anrichtet, sofern er nicht etwa kantonrechtlich wegen fahrlässiger Eigentumsschädigung oder wegen Übertretung der Straßenpolizei und dergleichen gefaßt werden kann. Auch hier sollte die Unterlassung im allgemeinen als Thatbestandsmerkmal im Gesetz aufgeführt werden. Des weitern aber liegt im bestehenden Rechte eine ungerechtfertigte Härte darin, daß wegen fahrlässiger Eisenbahngefährdung unter allen Umständen neben Geldbuße noch Gefängnisstrafe verhängt werden soll. Die Erfahrung zeigt, daß die meisten solcher Unfälle verursacht werden durch an sich geringfügige Dienstfehler, durch Unachtsamkeiten überangestrenzter oder übermüdeten Bahnangestellter, daß dieses Resultat oft eine Wirkung vieler, schwer festzustellender Ursachen ist, daß es mitveranlaßt wurde durch mangelhafte Betriebseinrichtungen, Funktionsstörungen an Maschinen aller Art. Jeder Richter, jeder Administrativbeamte und wer überhaupt je mit Untersuchung oder Beurteilung von Eisenbahnunfällen zu thun hatte, wird bestätigen, daß diese Komplikationen in den allermeisten Fällen zu Tage treten und daß durch sie die Verantwortlichkeit derjenigen Bahnbeamten oder Angestellten, denen ein specielles Verschulden überhaupt nachgewiesen werden kann, ganz bedeutend abgeschwächt wird. Eine Bestrafung muß trotzdem eintreten, aber es fehlt entschieden eine genügende Veranlassung, um in jedem solchen Fall über den Fehlbaren neben Geldbußen noch Gefängnisstrafe zu verhängen, eine Strafart, die nach der Art des Vollzuges und nach dem Volksbewußtsein stets einen entehrenden Charakter an sich trägt. Die neuere und berechtigte Tendenz der Strafrechtswissenschaft und der Gesetzgebung geht ja überhaupt dahin, die Minima der Freiheitsstrafen heraufzusetzen, um mit ihrem Vollzug auch irgend einen geeigneten Strafzweck verbinden zu können. Wir verweisen diesfalls auf die wohlerwogenen Gründe, welche den Redaktor des Entwurfes zum einheitlichen schweizerischen Strafgesetz und die Expertenkommission bewogen haben, die Gefängnisstrafe auf acht Tage im Minimum zu bestimmen (Art. 22 des Vorentwurfes mit den bezüglichen Materialien).

Das geltende Bundesstrafrecht steht mit diesen Prinzipien im Widerspruch und sollte wenigstens in der Beziehung abgeändert werden, daß dem Richter die Möglichkeit offen stände, bei geringfügigem Verschuldungsgrade über Personen, welche durch Fahrlässigkeit eine Eisenbahngefährdung (ohne Tötung oder Verletzung eines Menschen) verursacht oder mitverursacht haben, bloße Geld-

buße anzuwenden. Zu dieser Konsequenz führt auch eine Untersuchung der Ergebnisse der bisherigen Gerichtspraxis. Wir legen vor eine von der Kanzlei der Bundesanwaltschaft angefertigte Zusammenstellung der hier in den Jahren 1896 bis und mit 1899 behandelten Eisenbahn-, Tramway-, Post- und Dampfschiffgefährdungen, aus welcher sich ergibt:

Von Untersuchungen bezeichneter Art wurden:

	1896	1897	1898	1899
1. an die kantonalen Gerichte gewiesen	96	104	93	175
2. erledigt:				
a. durch Sistierung der Unter- suchung	31	41	34	72
b. durch freisprechende Ur- teile	22	26	25	43
c. durch Verurteilung von Angeklagten	43	34	34	61
und zwar durch Verurteilung zu bloß einem Tag Ge- fängnis verbunden mit Geldbuße	17	16	16	22

Wo längere Freiheitsstrafen ausgesprochen werden, handelt es sich wohl meistens um Fälle vorsätzlicher Eisenbahngefährdung oder um solche mit besonders schwerem Verschuldungsgrade oder besonders großem Schaden an Personen oder Material. Der urteilende Richter hat demnach bei Schuldigsprechung wegen fahrlässiger Eisenbahngefährdung beinahe immer nur das Minimum der zulässigen Gefängnisstrafe ausgesprochen, offenbar lediglich wegen des vorhandenen gesetzlichen Zwanges. Es darf aber wohl auch angenommen werden, daß nicht selten Untersuchungen eingestellt oder auch Freisprechungen erfolgt sind im Hinblick darauf, daß die Verhältnisse eine solche Strafe nicht rechtfertigen. Eine weitere Folge dieser gezwungenen Strafzumessung bilden die Begnadigungsgesuche der Verurteilten, denen die Bundesbehörde des öfters schon deswegen entsprochen hat, weil die im Gesetze festgelegte Freiheitsstrafe im Specialfall als eine unpassende erschien. Speciell ist dies in sechs von den sieben Fällen geschehen, in welchen Personen, die im Jahre 1899 wegen fahrlässiger Eisenbahngefährdung verurteilt worden waren, das Gesuch um gnadenweisen Erlaß der Haftstrafe gestellt hatten.

Daher schlagen wir vor, auch hier das bestehende Bundesrecht durch eine neue Bestimmung nachstehender Art zu ersetzen:

Art. 67 b. „Wer leichtsinniger- oder fahrlässigerweise durch eine Handlung oder Unterlassung oder durch Nichterfüllung einer ihm obliegenden Dienstpflicht eine solche Schädigung bezw. eine derartige erhebliche Gefahr herbeiführt, ist mit Gefängnis bis auf ein Jahr verbunden mit Geldbuße und wenn ein beträchtlicher Schaden entstanden ist, mit Gefängnis bis zu drei Jahren und mit einer Geldbuße zu belegen.

In leichteren Fällen von fahrlässiger Gefährdung oder Schädigung kann der Richter auch bloße Geldbuße anwenden.“

Das Bundesstrafrecht von 1853 enthält sodann in Art. 68 noch eine gemeinsame Bestimmung über die Bestrafung von Beamten der Posten, Telegraphen, Eisenbahnen und Dampfschiffe, welche sich einer Beschädigung oder Gefährdung des Telegraphen- oder des Eisenbahnverkehrs schuldig machen. Es könnte sich fragen, ob auch diese an sich unentbehrliche Vorschrift nunmehr, soweit es sich um den Telegraphenverkehr handelt, aus dem Bundesstrafrecht in das Specialgesetz hinübergenommen werden sollte. Wir halten dies indes nicht für notwendig und schlagen vor, den Art. 68 des Bundesstrafrechtes unverändert fortbestehen zu lassen in der Meinung, daß es sich, wenn Art. 66 als durch das neue Gesetz über elektrische Anlagen ersetzt erklärt wird, von selbst versteht, daß die verbleibende Strafindrohung des Art. 68 auch auf den neuen Thatbestand eventuell anwendbar bleibt.

Die Revision des Bundesstrafrechtes hätte demgemäß folgendes Ergebnis:

„a. Art. 66 wird aufgehoben und ersetzt durch Art. 55—57 des Bundesgesetzes betreffend elektrische Anlagen.

b. An Stelle des jetzigen Art. 67 treten folgende Vorschriften:

Art. 67 alt.

Art. 67. Gegen Beschädigung und Gefährdung von Post- und Eisenbahnzügen gelten folgende Vorschriften:

- a. wer durch irgend eine Handlung absichtlich Personen oder Waren, die sich auf einem zur Beförderung der Post dienenden Wagen oder

Revidierter Art. 67.

Art. 67. Gegen Beschädigung und Gefährdung des Verkehrs von Eisenbahnen, Dampfschiffen und Postwagen gelten folgende Vorschriften:

- a. wer durch irgend eine Handlung oder Unterlassung absichtlich die Sicherheit des vom Bunde betriebenen bezw. konzessionierten Eisen-

Schiffe, oder auf einer Eisenbahn befinden, einer erheblichen Gefahr aussetzt, wird mit Gefängnis, und wenn ein Mensch bedeutend verletzt oder sonst ein beträchtlicher Schaden verursacht worden ist, mit Zuchthaus bestraft;

- b. wer leichtsinniger- oder fahrlässigerweise durch irgend eine Handlung oder durch Nichterfüllung einer ihm obliegenden Dienstpflicht eine solche erhebliche Gefahr herbeiführt, ist mit Gefängnis bis auf 1 Jahr, verbunden mit Geldbuße und, wenn ein beträchtlicher Schaden entstanden ist, mit Gefängnis bis auf 3 Jahre und mit einer Geldbuße zu belegen.

bahn-, Dampfschiff- und Postwagenverkehrs in erheblicher Weise gefährdet, wird mit Gefängnis und, wenn dabei ein Mensch bedeutend verletzt oder sonst ein erheblicher Schaden verursacht worden ist, mit Zuchthaus bestraft;

- b. wer leichtsinniger- oder fahrlässigerweise durch eine Handlung oder Unterlassung oder durch Nichterfüllung einer ihm obliegenden Dienstpflicht eine solche Schädigung bezw. eine derartige erhebliche Gefahr herbeiführt, ist mit Gefängnis bis auf ein Jahr verbunden mit Geldbuße und, wenn ein beträchtlicher Schaden entstanden ist, mit Gefängnis bis zu drei Jahren und mit einer Geldbuße zu belegen.

In leichteren Fällen von fahrlässiger Gefährdung oder Schädigung kann der Richter auch bloße Geldbuße anwenden.

c. In bisheriger Fassung bleibt Art. 68:

Art. 68. Gegenüber von Beamten und Angestellten der Posten, Telegraphen, Eisenbahnen oder Dampfschiffe, die sich einer der in den Art. 66 und 67, litt. a, vorgesehenen Handlungen schuldig machen, findet überdies Entsetzung statt.

In den Fällen des Art. 67, litt. b, kann bei schwereren Vergehen ebenfalls Amtsentsetzung ausgesprochen werden.“

Die Revision des Art. 67 darf wohl unbedenklich im jetzigen Zeitpunkte vorgenommen werden trotz des vorgerückten Standes der Vorarbeiten zur Unifikation des Bundesstrafrechtes. Es handelt sich um ein specielles, für sich abgeschlossenes Rechtsgebiet, dessen

Thatbestände sich im Laufe der Jahrzehnte ganz wesentlich verändert und erweitert haben. Das mit dem Eisenbahnrecht so nahe verwandte Telegraphenrecht muß in seinen Strafbestimmungen unbedingt zugleich mit dem allgemeinen Gesetze über elektrische Anlagen neu kodifiziert werden; das führt von selbst dazu, gleichzeitig dem Art. 67 des Bundesstrafrechtes die so notwendige Reform angedeihen zu lassen. Die Durchführung der Unifikation aber wird noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen, und es wäre unrecht gegenüber den vielen Dutzenden von Personen, welche in der Zwischenzeit noch sich wegen Gefährdungen und Schädigungen der in Frage stehenden Art zu verantworten haben, wenn nicht ihre Rechtsstellung schon vorher den Verhältnissen angepaßt würde. Und endlich wird ein solches Specialgesetz nicht etwa einen Hemmschuh bilden für das Fortschreiten des Unifikationswerkes, sondern geradezu eine fördernde Vorarbeit, welche in besonders verständlicher Weise zeigt, daß es sich darum handelt, altes Gesetzeswerk zu verbessern und neues da einzufügen, wo es am Platze ist.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 26. Oktober 1900.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

teilweise Revision des Bundesgesetzes vom 4. Februar 1853.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

einer Botschaft des Bundesrates vom 26. Oktober 1900,

beschließt:

1. Art. 67 des Bundesstrafrechts vom 4. Februar 1853 erhält folgende Fassung:

Art. 67. Gegen Beschädigung und Gefährdung des Verkehres von Eisenbahnen, Dampfschiffen und Postwagen gelten folgende Vorschriften:

- a. wer durch irgend eine Handlung oder Unterlassung absichtlich die Sicherheit des vom Bunde betriebenen bzw. konzessionierten Eisenbahn-, Dampfschiff- und Postwagenverkehrs in erheblicher Weise gefährdet, wird mit Gefängnis und, wenn dabei ein Mensch bedeutend verletzt oder sonst ein erheblicher Schaden verursacht worden ist, mit Zuchthaus bestraft;

b. wer leichtsinniger- oder fahrlässigerweise durch eine Handlung oder Unterlassung oder durch Nichterfüllung einer ihm obliegenden Dienstpflicht eine solche Schädigung, bezw. eine derartige erhebliche Gefahr herbeiführt, ist mit Gefängnis bis auf ein Jahr, verbunden mit Geldbuße und, wenn ein beträchtlicher Schaden entstanden ist, mit Gefängnis bis zu drei Jahren und mit einer Geldbuße zu belegen.

In leichteren Fällen von fahrlässiger Gefährdung oder Schädigung kann der Richter auch bloße Geldbuße anwenden.

2. Der Bundesrat wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmungen über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Beschlusses zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Abänderung des Art. 67 des Bundesgesetzes über das Bundesstrafrecht vom 4. Februar 1853 (Beschädigung und Gefährdung von Post- oder Eisenbahnzügen). (Vom 26. Oktober 1900.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.10.1900
Date	
Data	
Seite	157-167
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 378

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.